

府省名	国土交通省	組織	-	会計	自動車安全特別会計 (空港整備勘定)	項	空港整備事業費ほか
						目	空港整備事業費補助
調査対象予算額		令和7年度：1,500百万円 ほか (参考 令和8年度：1,000百万円)				調査主体	本省調査

① 調査事案の概要

【事案の概要】

○ 空港の脱炭素化に向けて、照明・灯火のLED化や空港車両のEV・FCV化、誘導路の整備等を促進するとともに、太陽光発電等の再エネ設備の導入を促進している。そのうち以下に係る経費の一部（1/2以内）を国が補助することにより、空港における脱炭素化を推進することを目的としている。

- ①各空港における脱炭素化推進計画策定
- ②空港ビル等で照明・空調効率化やエネルギーの見える化等の省エネ化に向けた設備導入
- ③空港車両のEV・FCV化に伴い必要となるインフラの整備
- ④空港や周辺の用地における太陽光発電等再エネ設備の導入

○ 国土交通省航空局では、「2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、令和3年3月に設置された「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」における議論などを踏まえ、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進している。

○ 同取組の目標としては、「航空法等の一部を改正する法律」（令和4年6月公布・同年12月施行）に基づく「航空脱炭素化推進基本方針」の中で「**2030年度までに各空港のCO2排出量を2013年度比で46%以上削減（排出量＝113万t⇒55万t）**」することを目指すとともに、再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す」ことなどが設定されている。

【問題意識】

- GX（脱炭素と経済成長の両立）が各分野で進められるようになって久しく、省エネ・CO2削減施設・設備（大型空調、LED照明等）は一般的に普及しつつある中で、**先進性を失いつつある民間企業（空港ビル会社・エアライン等）所有の省エネ・CO2削減施設・設備の更新への補助を漫然と継続しているのではないか。**
- 航空分野全体でのCO2排出量に占める空港のCO2排出量の割合は極めて小さい中、目標達成に向けて、事業が効果的なものとなっていることは最低限必要と考えられるが、**事業による目標達成への寄与度などを適切に検証できるようフォローアップされているのか。**

空港施設・空港車両からのCO2排出削減



再エネ拠点化



② 調査の視点

1. 先進性について

個別の事業対象が「民間事業者が自前で整備すべき施設・設備を越えた先進性のあるもの」といえるか。

2. CO2削減効果について

これまで実施してきた事業によりどれだけの成果が上がっているのか。また、事業全体の目標とその達成期限に対してどれだけ有意義な成果となっているか。

3. 執行体制について

各空港が策定する脱炭素化推進計画に沿って、脱炭素化の取組及び補助事業に伴う効果をフォローアップできているか。

【調査対象年度】
令和4年度～令和7年度
【調査対象先数】
・国土交通省航空局
・96空港

③ 調査結果及びその分析

1. 先進性について

○ 採択事業件数の6割、費用当たりで4割程度が、空港施設の照明LED化・効率的空調機器への更新案件となっていた。これらは、単なる「老朽化に伴う設備更新」と同視されるものであり、民間事業者が自前で整備すべき施設・設備を越えた**先進性がある**とはいえない【表1】。

2. CO2削減効果について

○ **令和4年度～令和7年度の実績は、補助金総額約76億円に対してCO2削減量は約1.7万t**（1年当たり約19億円に対して約0.4万t程度の削減効果）であった【表2】。
 ○ 費用当たりのCO2削減効果が最も大きいEV・FCV化（補助額1億円当たり0.037万tの削減効果）であっても、**目標達成（113万t⇒55万t）への寄与度は小さい**。加えて、CO2削減効果が極めて低い場合にも補助を認めていたケースがすべてのメニューにあった【表2】。
 （参考）環境省公表の「エネルギー対策特別会計補助事業活用事例集」（2025年度版）によると、空港における脱炭素化促進事業（空港における再エネ活用型GPU※等導入支援）では補助金1億円当たり約0.6万t/年の費用対効果を得ている事例もある。※GPU：駐機中の航空機に電力を供給する地上装置

3. 執行体制について

○ 空港ごとの脱炭素化推進計画の認定・作成状況を確認したところ、96空港（千歳飛行場を除く。）のうち、認定済みは51のみで、検討中21・未着手24と、**そもそも脱炭素化に向けた計画が作成されていないものが約半数**あった【表3】。
 ○ 計画を策定している空港の中でも、事業採択後は採択した空港内事業者等に任せきりであり、**空港脱炭素化の取組の全体の状況を空港管理者が把握しておらず、また、効果を測定していないケースもあった**。

【表1】年度別補助金額（国費「単位:億円」）と採択事業件数

	太陽光	照明	空調	EV・FCV化
R4	6.14	0.00	0.00	0.75
R5	26.39	2.38	11.34	0.79
R6	4.46	2.38	9.02	0.90
R7	8.44	1.65	0.99	0.68
合計	45.43	6.41	21.35	3.12
事業数	22	45	40	33

【表2】費用当たりのCO2削減効果（令和4年度～令和7年度）

	太陽光	照明	空調	EV・FCV化	合計
CO2削減量【万t】	0.990	0.211	0.414	0.116	1.731
補助金額【億円】	45.43	6.41	21.35	3.12	76.31
費用当たりの削減効果【万t/億円】	0.022	0.033	0.019	0.037	0.023
(最大値)【万t/億円】	0.075	0.234	0.147	0.476	-
(最小値)【万t/億円】	0.007	0.002	0.001	0.003	-

【表3】脱炭素化推進計画の認定・作成状況

計画策定主体	会社	国*	地方	計	
協議会設置	認定・作成	4	27	20	51
	検討中	-	-	21	21
未着手	-	-	24	24	
合計	4	27	65	96	

※千歳飛行場を除く

④ 今後の改善点・検討の方向性

1. 先進性について 2. CO2削減効果について

○ 現行の補助対象は、**先進性がなく、かつ、CO2削減効果が薄い**ため、**現行の補助を継続することは不適当と考えられる**。
 ○ そのため、①**空港におけるCO2排出量は航空分野全体（約2,600万t）の4%程度（約100万t）にすぎず**、現行の補助事業におけるCO2削減効果が薄いことを踏まえ、**航空分野全体で削減効果を考慮するよう見直す**とともに、②「脱炭素」のみではなく、**経済成長（GX）やエネルギー安全保障などの他の社会課題解決の観点からも真に効果が見込まれるもの**（例えば、SAF※1やペロブスカイト太陽光電池※2の導入促進等）を補助する仕組みに見直すなど、**事業の設計を抜本的に改めるべき**である。

※1 バイオジェット燃料を含む持続可能な航空燃料のこと（Sustainable Aviation Fuel）。 ※2 曲げに強く、軽量化が可能。世界各国で実用化に向けて取り組んでいる。

3. 執行体制について

○ また、**空港管理者が空港内事業者等と一体となって計画の進捗状況や事業効果の確認等**を徹底して行うことなどにより、**脱炭素化推進計画の実効性を向上**させるべきである。